



## Ports et trafics maritimes sur la côte murcienne au Moyen Age (milieu XIIIe-milieu XVIe siècle)

Denis Menjot

### ► To cite this version:

Denis Menjot. Ports et trafics maritimes sur la côte murcienne au Moyen Age (milieu XIIIe-milieu XVIe siècle). Les ports et la navigation en Méditerranée au Moyen Âge, Nov 2004, Lattes (Hérault), France. pp.201-212. halshs-00617393

**HAL Id: halshs-00617393**

**<https://shs.hal.science/halshs-00617393>**

Submitted on 27 Sep 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Ports et trafics maritimes sur la côte murcienne au Moyen Âge (milieu XIII<sup>e</sup> - début XVI<sup>e</sup> siècle)

**Denis MENJOT**

Professeur, Université Lumière-Lyon 2

Les ports de la façade côtière du royaume de Murcie font pâle figure comparés à ceux de Séville, d'Almería et de Málaga à l'Ouest et de Valence au Nord-Est entre lesquels ils se trouvent situés (*fig. 1*). Ils n'en sont pas moins les seuls débouchés de la Castille sur sa frontière maritime méditerranéenne depuis l'instauration du protectorat castillan sur ce royaume en 1243 puis le rattachement définitif de celui-ci à la couronne de Castille en 1266<sup>1</sup>. Ils le restèrent jusqu'à la « reconquista » du royaume de Grenade en 1492, Murcie-capitale constituant une plaque tournante où se croisaient deux grandes voies commerciales, celle qui joignait Grenade à Valence en passant par Alicante et celle, connue sous le nom de « chemin royal », qui reliait le cœur des pays castillans à Carthagène<sup>2</sup>.

Les sources sur ces établissements portuaires murciens sont malheureusement rares, tardives et

très hétérogènes. Pratiquement aucune ne provient directement de ceux-ci, Carthagène n'ayant pratiquement pas conservé d'archives de l'époque médiévale<sup>3</sup>. Elles se composent principalement de quelques privilèges accordés par la monarchie et d'ordonnances émises par les autorités municipales de Murcie, désireuses de développer et de réglementer les activités portuaires et commerciales dans cette zone. Elles sont quelque peu complétées par des documents comptables ponctuels : douanes de Gênes et comptes d'*almojarifazgo*, des actes notariés figurant dans les archives génoises et de brèves mentions dans des récits de voyages. Cette documentation laisse cependant entrevoir l'infrastructure portuaire de cette côte méditerranéenne de la Castille et l'évolution des trafics commerciaux depuis l'arrivée des Chrétiens jusqu'à l'aube du XVI<sup>e</sup> siècle.



Figure 1. Les ports de la côte méridionale de Castille après la conquête de Grenade

## Les établissements portuaires : ports, mouillages et embarcadères

Les chrétiens héritèrent de deux ports : Carthagène et Alicante, situés dans des rades naturelles exceptionnelles en eaux profondes pouvant accueillir tous les types de navires<sup>4</sup>. Al-Razi au X<sup>e</sup>, al-Udri au XI<sup>e</sup>, al-Zuhri et al-Himyari au XII<sup>e</sup> siècle, les mentionnent et les célèbrent, mais ne fournissent pas de données sur leur importance qu'aucune autre source ne vient préciser<sup>5</sup>. On peut seulement supposer qu'ils commerçaient avec la Berbérie et les Baléares et qu'à la fin de la période islamique, l'essor de Murcie — capitale de la taïfa d'Ibn Hud — et la décadence d'Almería, eurent des répercussions favorables sur le développement de Carthagène où commencèrent à arriver les marchands étrangers, génois et pisans principalement, comme en témoignent les *Cantigas de Santa María*<sup>6</sup>. La localité resta toutefois une petite bourgade au pied de la colline de la Concepción, certainement fortifiée. Sur la côte murcienne, Idrîsî signale d'autres mouillages : Cap de Palos, Portman (l'ancienne Portus Magnus), Sayana, identifié à Mazarrón et Aguilas, « petit fortin au bord de mer. C'est le port de Lorca »<sup>7</sup>.

Dès l'époque du protectorat, Alicante apparaît plus actif que Carthagène bien que cette dernière ville se soit sentie assez puissante en 1243 pour ne pas signer le pacte d'Alcaraz et dut être conquise par la force des armées de l'Infant Alphonse. Ce dernier, devenu roi, accorda à Alicante une franchise commerciale d'importance en exemptant du droit d'ancrage tous les navires marchands qui viendraient mouiller dans sa rade<sup>8</sup>. La ville prit un avantage décisif sur sa voisine, Carthagène, durant le soulèvement musulman de 1264-1266 car, à la différence de cette dernière, elle ne tomba pas aux mains des révoltés et servit de quartier général à l'armée de reconquête aragonaise que les marchands catalans prirent l'habitude de ravitailler en vivres et en matériel militaire<sup>9</sup>. Lorsque Alphonse X récupéra l'intégralité du royaume de Murcie en 1266, il voulut donner une impulsion au commerce en accordant des privilèges aux deux ports, auxquels, en 1271, il concéda le monopole du passage outre-mer<sup>10</sup>. Mais il favorisa davantage Alicante en exemptant les marchands originaires de la ville de toute taxe douanière et en n'imposant les autres qu'à des tarifs très réduits<sup>11</sup>, puis en faisant de la cité, un port franc en 1278.

Le roi accorda en 1246 à Carthagène le *fuero* de Cordoue — étendu à Alicante en 1252 — et il

restaure l'évêché en 1250. Mais il chercha plutôt à faire de la ville une base militaire, rôle qu'elle conserve encore de nos jours. En 1245, il y rassembla une flotte destinée à conquérir Séville<sup>12</sup>. Il encouragea la guerre de course en laissant aux corsaires une bonne part du butin et en exemptant les navires des habitants de la ville du droit d'ancrage. Il y basa l'ordre militaire de Santa María de España qu'il créa en 1272 pour « les affaires de la mer », entendons pour poursuivre la Croisade sur mer<sup>13</sup>. Mais la bataille navale de 1279 contre les Grenadins et les Africains — qui se solda par un véritable désastre auquel seuls trois navires échappèrent — mit un terme définitif aux aspirations maritimes d'Alphonse X. L'Ordre fut dissout, ce qui porta un coup très dur à Carthagène dont la défense n'était plus assurée face à un Islam qui avait repris l'initiative avec les Mérinides.

L'invasion par les armées aragonaises, en 1296, de la majeure partie du royaume de Murcie et son occupation pendant une dizaine d'années, précipita la décadence de la ville car elle se trouva marginalisée alors qu'Alicante, sa rivale, devenait le débouché naturel du royaume et de sa capitale à tel point qu'après le partage de Torrellas-Elche en 1305, les Murciens, redevenus définitivement sujets du roi de Castille, se plaignaient que le commerce de la ville continuait de passer par Alicante, bien qu'elle soit devenue aragonaise<sup>14</sup>. Dotée d'un excellent port naturel, possédant un vaste *hinterland* riche et relativement peuplé, située suffisamment loin des frontières grenadine et castillane pour ne pas être exposée aux razzias des frontaliers, il ne fait aucun doute qu'en ce début du XIV<sup>e</sup> siècle, la ville connut un essor stimulé par les marchands catalans, italiens et majorquins qui la fréquentaient. Même si les sources ne permettent pas d'en apprécier vraiment l'importance, cet essor semble très fragile et s'interrompre dès avant la fin du règne d'Alphonse X dans les années 1280<sup>15</sup>. A partir fin du XV<sup>e</sup> siècle, alors que Carthagène avait perdu son statut de seul port castillan sur la Méditerranée avec l'union des deux couronnes en 1474, les Murciens semblent réutiliser Alicante pour réexporter des matières premières comme le bois et importer des produits alimentaires comme le fromage et le poisson<sup>16</sup>.

En 1304, la partition du royaume de Murcie entre la Castille et l'Aragon en privant Murcie-capitale du port d'Alicante, rompit brutalement des relations jusque là étroites et régulières et limita les possibilités commerciales de la Castille en

Méditerranée<sup>17</sup>. Les autorités murciennes décidèrent alors de créer leur propre port avec l'accord et l'appui de Ferdinand IV qui affecta à cette entreprise 15 000 maravédís prélevés sur le produit de la *moneda forera*<sup>18</sup>. Après concertation avec les marins et les marchands, elles choisirent de le construire à Los Alcázares au bord de la Mar Menor — vaste lagune séparée de la Méditerranée par un cordon littoral — sur un site qui était certainement l'un des plus appropriés sur la portion du littoral qui appartenait à la ville et dont le toponyme laisserait supposer qu'il était protégé par des petits alcazars. Mais il est bien difficile de créer artificiellement des courants commerciaux<sup>19</sup>. Mal relié à la capitale, isolé dans une région désolée, pratiquement inhabitée et peu sûre, ne disposant même pas d'une population capable de protéger le port, Los Alcázares était condamné à rester un petit havre pour les pêcheurs, une étape pour le cabotage et la contrebande ainsi qu'un débarcadère et un embarcadère occasionnels, notamment pendant les conflits entre Murcie et Carthagène. Los Alcázares n'eut jamais de relations avec les autres villes commerçantes du pourtour méditerranéen et les marchands italiens ne le fréquentèrent jamais. Il faut attendre la troisième décennie du XV<sup>e</sup> siècle pour voir des commerçants valenciens « découvrir » : « que la dite ville (Murcie) a un port de mer, dans la albufera, en un lieu qu'on appelle Los Alcázares » et demander un sauf-conduit pour venir y décharger leurs marchandises<sup>20</sup>. A cette date, la localité paraît commencer à revivre puisque la municipalité jugea bon de faire curer les citernes « qui étaient bouchées ... pleines de terre et de boue pour ne pas avoir été nettoyées depuis très longtemps »<sup>21</sup>.

Murcie avait également juridiction sur le port de San Pedro del Pinatar, fort bien situé à l'entrée de la Mar Menor et ouvert sur la Méditerranée. Mais il semble avoir encore moins d'importance que le précédent au moins jusqu'au milieu du XV<sup>e</sup> siècle quand les marchands prirent l'habitude de venir y chercher le sel des marais salants tout proches. Dans les années 1460, un autre port apparut sur la côte, à Mazarrón, pour exporter l'alun récemment découvert à proximité. Águilas n'est pratiquement plus mentionné dans la documentation jusqu'à l'aube du XVI<sup>e</sup> siècle où il connaît un nouvel essor en liaison avec celui de Lorca dont il est toujours le débouché sur la mer<sup>22</sup>.

Le véritable port du royaume de Murcie, la fenêtre de la Castille sur la Méditerranée resta donc

Carthagène que le chroniqueur Alonso de Palencia considère encore au début du XVI<sup>e</sup> siècle comme « la clé et la porte du royaume de Murcie et même de Tolède »<sup>23</sup>. Mais malgré les avantages de sa rade exceptionnelle et les franchises accordées par la monarchie, sa situation frontalière, son isolement dans une zone aux maigres ressources, l'insécurité endémique qui régnait dans toute la zone et la menace permanente que corsaires et pirates faisaient peser sur le commerce maritime, sa séparation de Murcie et de sa *huerta* par une cordillère qui s'élève jusqu'à 900 mètres, la gênaient considérablement ainsi que les relations souvent conflictuelles qu'elle entretenait avec Murcie qui cherchait trop souvent à lui imposer sa volonté. Pour toutes ces raisons, Carthagène demeura une bourgade qui vivait au rythme des razzias et des attaques des Grenadins, des Catalans et des Majorquins qui venaient y chercher des esclaves<sup>24</sup>. Dès 1291, l'évêché fut transféré dans la capitale, Murcie. Sur les 170 km de côte qui séparaient les royaumes d'Aragon et de Grenade, Carthagène était le seul véritable établissement stable, mais en 1381, la ville ne comptait que 176 feux et moins d'une centaine en 1408-1410<sup>25</sup>. Elle connut de brefs regains d'activités sous Pierre I<sup>er</sup> et Henri III qui eurent des visées méditerranéennes<sup>26</sup> et un officier royal et « homme d'affaires », Pero de Monsalve, en fit le centre éphémère de ses entreprises marchandes à l'aube du XV<sup>e</sup> siècle<sup>27</sup>. Dans le dernier quart du XV<sup>e</sup> siècle, elle aurait compté 280 feux et environ 600 en 1531<sup>28</sup>. A deux reprises, Carthagène fut séparée de la couronne, de 1305 à 1346 où elle fut intégrée à la seigneurie de Juan Manuel et entre 1464 et 1503 où elle appartint à la seigneurie des *adelantados* du royaume de Murcie, don Pedro Fajardo et son gendre Juan Chacón, ce qui pourrait laisser supposer que, durant ces deux périodes, surtout la seconde, le port avait aussi une certaine importance commerciale dont ces puissants voulaient bénéficier.

### Les activités maritimes : pêche, course, cabotage et grand commerce

Le littoral murcien fut pendant tout le Moyen Âge une frontière maritime pratiquement déserte et peu sûre. La pêche était la principale activité des rares établissements côtiers à commencer par Carthagène à laquelle Murcie imposait de livrer tout le poisson pêché par ses pêcheurs en échange d'une aide militaire et de la fourniture de céréales<sup>29</sup>. Ils étaient

aussi des étapes de cabotage bien mal éclairé par la documentation. De Séville étaient importés essentiellement des céréales en cas de productions insuffisantes dans la région et des poissons : thon et sardines ; ce commerce était aux mains des Sévillans installés à Murcie. Avec Valence et Alicante, les Murciens échangeaient des céréales, des fromages, et quelques produits manufacturés comme le savon. Les esclaves semblent aussi l'objet d'un commerce assez actif depuis le XIII<sup>e</sup> siècle<sup>30</sup>.

Carthagène, dès son incorporation à la couronne de Castille, eut principalement une fonction militaire. Celle-ci connut un nouveau développement sous les Rois Catholiques, qui utilisèrent le port comme base navale pour leurs expéditions européennes, ce qui contribua à stimuler le marché local. La course et la piraterie y constituaient une petite industrie d'appoint, révélatrice de la situation défavorisée dans laquelle se trouvaient la ville et sa région<sup>31</sup>. Le golfe de Carthagène, le secteur Málaga-Vélez et les environs de Gibraltar constituaient les trois centres de piraterie de Méditerranée occidentale<sup>32</sup>. A l'aube du XV<sup>e</sup> siècle, Íñigo López de Mendoza et Pedro Niño en avaient fait leur base pour leurs expéditions de course. Les flottes corsaires remontaient jusqu'au large des côtes catalanes et valenciennes et doubleraient les Baléares où elles interceptaient les navires en provenance de Valence, de Sicile, de Sardaigne et de Berbérie<sup>33</sup>. Au printemps 1440, les manuels de Conseils de Valence déplorent que : « sur la côte, il y a quelques fustes de corsaires qui portent leurs coups à bien des gens et spécialement à ceux de cette cité, à tel point que personne ne veut plus naviguer, ni commercer. Une fois le mal fait, la plupart sont accueillis à Carthagène <sup>34</sup> ». La même année, les archives génoises nous font connaître un pirate murcien, Juan de Carmedino.<sup>35</sup> Le nombre de pirates et de corsaires s'accrut au XV<sup>e</sup> siècle comme dans toute la Méditerranée avec, d'une part, l'accroissement du nombre de navires marchands qui entraîna celle des prédateurs qui ne se multiplient que quand le gibier fait de même et, d'autre part, l'augmentation des laissés pour compte avec la périphérisation précoce des rivages de la Berbérie<sup>36</sup>. Dans cette zone, les marins musulmans - qui possédaient des navires plus légers, plus faciles à manœuvrer et plus rapides que les grosses nefes chrétiennes et qui avaient l'avantage de pouvoir se réfugier en cas d'urgence sur les rivages grenadins - mais aussi catalans, valenciens, majorquins, génois, vénitiens et castillans, se livraient à des attaques sur les bateaux

qui croisaient au large des côtes au gré de leurs intérêts ou dans le cadre d'opérations militaires menées durant les conflits entre Etats qui étaient pratiquement incessants aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles<sup>37</sup>.

Carthagène occupait une place bien modeste dans le grand commerce international en plein essor en Méditerranée occidentale à la fin du Moyen Âge. « Les Murciens de Carthagène ... sont les premiers sujets du roi de Castille à aller aux Baléares avant même 1300 et à utiliser ces îles comme points d'appui pour un trafic sur les cotes du Maghreb »<sup>38</sup>. Cependant, le commerce avec ces îles ne se développa qu'à partir des années 1330 quand le souverain Alphonse XI renouvela des accords passés avec Majorque, mais dans les années 1350, il s'interrompit pour un siècle<sup>39</sup>.

Ce sont les marchands italiens, très majoritairement originaires de Gênes, qui vont intégrer Carthagène et le pays murcien à leurs circuits d'échanges en Méditerranée et réactiver le commerce. Dès l'époque du protectorat, une petite colonie d'hommes d'affaires italiens, en très grande majorité originaires de Gênes résidait en permanence à Murcie. Ils furent de plus en plus nombreux à partir des dernières décennies du XIV<sup>e</sup> siècle à s'y installer ou à y commercer, mais même en comptant ces derniers qui ne faisaient que passer, elle n'excéda jamais au maximum une vingtaine d'individus, présents en même temps, soit cinq fois moins qu'à Séville<sup>40</sup>. Quelques-unes des principales familles de la capitale ligure étaient représentées, mais pas les grandes compagnies florentines ou succursales multiples puis à filiales. Francesco di Marco Datini, le célèbre marchand de Prato, s'intéressa aux produits murciens à l'orée du XV<sup>e</sup> siècle<sup>41</sup>. Toutefois quand, à partir de 1393, il compléta son réseau d'affaires autour de la Méditerranée occidentale, il fonda en péninsule ibérique, une compagnie à Barcelone et des filiales à Valence, Majorque et Ibiza, mais n'entretint à Murcie — et non à Carthagène - que des représentants et non des facteurs, tout comme d'ailleurs à Séville, Cádiz, Málaga, Alicante, Denia, Gandia ou encore Tolède. Au nombre de trois en 1406, ils ne séjournaient en ville que temporairement et correspondaient surtout avec la filiale valencienne<sup>42</sup>. Les armateurs y étaient rares en dépit de l'exemption du « septième » dont ils bénéficiaient<sup>43</sup>.

Carthagène n'est pas cité dans les manuels de commerce du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>44</sup>, mais elle figure bien évidemment sur les itinéraires de commerce des

Italiens en Méditerranée occidentale. Il faut cependant attendre le milieu du XV<sup>e</sup> siècle et le grand essor des exportations de laine castillane, pour que le port de Carthagène constitue une escale obligée pour les convois de navires qui se multipliaient sur la route qui joignait l'Italie à la Flandre et à l'Angleterre<sup>45</sup>. Ainsi, sur les huit nefs ou galées de marchands italiens dont les correspondants de Datini signalent à leur patron la présence à Carthagène, entre le 8 mai 1406 et le 9 janvier 1407, sept ne firent que s'arrêter dont celles de Piero Nottone et d'Inferiale Lomellino dont Benvenuto Micchi nous dit que ce sont de « riches navires » qui, avant de gagner Piombino, feront relâche à Ibiza pour charger du sel<sup>46</sup>. Quelques années plus tard, le notaire génois Garumbero Nicoló assure un navire qui, de Gênes, doit rallier successivement, Savone, Valence, Carthagène, Séville, Cádiz, Oran, Málaga, Carthagène, Barcelone, Valence — où il doit rester douze jours - Majorque et Ibiza - où il chargera du sel — avant de regagner Gênes.

Le volume des transactions réalisées dans les ports murciens nous échappe presque totalement faute de documentation. Quelques bien trop rares documents douaniers nous en donnent cependant une très vague idée. Ainsi, en 1376, d'après le seul registre des douanes de Gênes qui a été conservé dans son intégralité, les Génois expédièrent cinq cargaisons à Carthagène et en reçurent six pour une valeur totale de 7 814 livres<sup>47</sup>, une brouille dans leurs échanges annuels et pourtant, bien qu'au début de leur expansion commerciale à Murcie, ils assuraient déjà l'essentiel du commerce extérieur maritime de la ville. Près de cinquante ans plus tard, en 1422,

« l'*almojarifazgo* de la Douane principale, avec les Génois, le *montazgo* et les «aventures» de Carthagène » fut finalement affermé pour 35 000 maravédís<sup>48</sup> alors qu'à la même époque l'*alcabala* de la viande l'était pour 110 000 et celle du pain et du vin pour 60 000<sup>49</sup>. Le montant de la ferme de l'*almojarifazgo* ( fig. 2), taxe *ad valorem* d'origine islamique que la monarchie levait sur les transactions extérieures et intérieures et qui s'élevait à 4% sur les importations et à 2,5 sur les exportations, donne une idée de l'évolution des échanges, mais une idée relative seulement car les Murciens étaient exemptés du paiement de cette taxe. Le graphique montre qu'il faut attendre les années 1480 pour détecter un essor rapide et durable qui s'explique par plusieurs raisons : l'accroissement démographique qui entraîna un fort accroissement de la demande, l'incorporation du Marquisat de Villena à la Couronne en 1475, l'éloignement de la frontière grenadine, puis sa disparition en 1492, qui provoqua un très net recul de l'insécurité. Ce recul eut entre autres pour conséquence de libérer d'importants espaces de pâturages pour les troupeaux transhumants et de permettre la tonte des moutons dans ces *extremos* d'hiver proches de Carthagène, ce qui facilita l'exportation de la laine par ce port<sup>50</sup>. L'activité portuaire de Carthagène s'anima en même temps que celle de San Pedro et Mazarrón principalement avec la venue en plus grand nombre des marchands génois<sup>51</sup> et castillans de Burgos qui empruntaient la route Tolède-Carthagène de plus en plus fréquentée<sup>52</sup>. Mais l'essor de ces ports était sans commune mesure avec celui de Séville, Valence ou Málaga<sup>53</sup>.

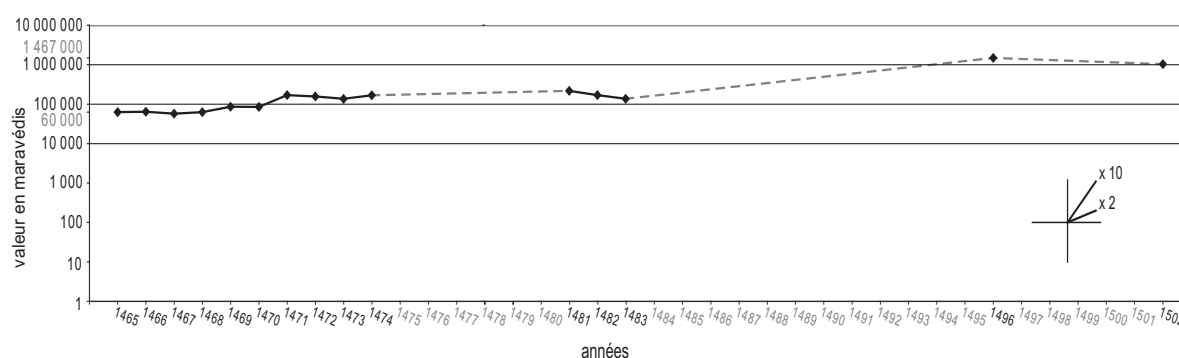


Figure 2. Montant de la ferme de l'*almojarifazgo*

Source : Archivo General Simancas, Escribanía Mayor de Rentas, leg. 90, cité par M. Rodríguez Llopis, *La integración del Reino de Murcia...*

### Les trafics du grand commerce : produits primaires contre produits finis et colorants

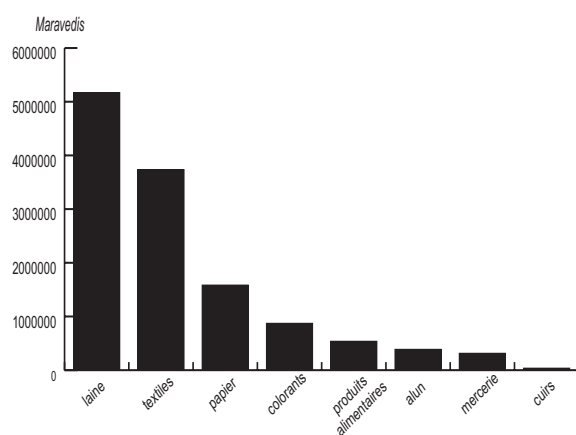
Les marchands italiens monopolisaient presque entièrement le grand commerce avec la façade maritime de la Castille, auquel seul un Castillan, Pedro de Monsalve, prit part au début du XV<sup>e</sup> siècle avant la venue des marchands de Burgos sous les Rois Catholiques<sup>54</sup>. Dans ce trafic maritime international, ils avaient assigné au royaume de Murcie des fonctions précises dans l'échange, à savoir fournir avant tout des produits primaires et consommer essentiellement outre des colorants, des objets fabriqués et des denrées de luxe, à l'acquisition desquels les puissants de la région consacraient une partie de leurs revenus<sup>55</sup>. La comptabilité des douanes de Gênes, puis les missives des correspondants de la compagnie Datini et enfin les comptes de l'*almojarifazgo* donnent une idée générale de la structure et de l'évolution de ce trafic de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle au tournant des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècle, mais nous ne possédons de données chiffrées précises que pour les neuf premiers mois de 1502 (*fig. 3*).

Par les ports de la côte murcienne n'était exporté aucun produit minier jusqu'à l'ouverture des mines d'alun de Mazarrón vers 1462<sup>56</sup>. Il fallut attendre à peu près cette date pour que les marchands étrangers viennent se ravitailler en sel à San Pedro del Pinatar<sup>57</sup>. Auparavant, ils allaient chercher celui-ci dans les salines de Guardamar en territoire aragonais ; toutefois deux documents vénitiens du

début du XIV<sup>e</sup> siècle mentionnent du "sel de Murcie"<sup>58</sup>, que les frères Centurioni importaient aussi à Gênes, via Carthagène<sup>59</sup>.

En revanche, Carthagène était un grand centre exportateur de colorants et de matières premières textiles : cochenille (*grana*), lin et surtout laine, produit de plus en plus recherché pour une industrie en expansion, au fur et à mesure que l'Angleterre, jadis principal fournisseur, diminuait ses ventes<sup>60</sup>. Tous les navires génois en transportaient ; en 1376, elle représentait 85,2 % de la valeur des produits exportés de la ville à Gênes, 86,2% l'année suivante. Des commerçants installés à Murcie, comme les Usodemar, se faisaient parfois payer en laine<sup>61</sup>. En 1406, avec la réouverture des frontières castillanes, après trois ans de fermeture, ces exportations connurent un grand essor. Pedro de Monsalve en vendit pour environ 40 000 florins à Gênes et 4 000 à Venise dans les six premiers mois de 1406<sup>62</sup>. C'était presque la seule marchandise achetée par Benvenuto Micchi en 1407 ! En fait, comme on l'a écrit, l'exportation de ce produit fut bien, « le phénomène commercial de plus grande portée et le plus important du royaume », mais bien avant la fin du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>63</sup> puisque dès 1339, la demande était si forte qu'Alphonse XI dut réserver une partie de la production locale à l'artisanat de la ville sous peine de voir ce dernier périr<sup>64</sup>.

On note toutefois un changement important dans les qualités et les provenances des laines exportées. Longtemps l'essentiel des cargaisons était constitué de la laine fine de la toison des moutons merinos qui venaient hiverner de Cuenca et de ses environs ; elle était principalement exportée lavée<sup>65</sup>. Une petite partie de ces laines arrivait aussi de Lorca en provenance des zones frontalières du royaume de Grenade. Quant, en 1502, un compte de l'*almojarifazgo* nous fait connaître les quantités et la valeur des laines exportées entre janvier et septembre 1502 (*fig. 4*), on constate la domination écrasante de la laine commune — principalement exportée écrue — qui provenait des troupeaux murciens. L'exportation lainière était donc alors essentiellement composée par la production régionale avec des apports de chargements extra-régionaux dont une variété de « laine bonne » provenant des terres andalouses de qualité variable à en juger par la diversité des prix. La laine fine était surtout exportée par la route terrestre traditionnelle Almansa-Valence qui n'avait donc pas perdu sa prépondérance au début du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>66</sup>.



**Figure 3.**  
Valeur des marchandises exportées par Carthagène de janvier à septembre 1502  
d'après le registre de l'*almojarifazgo*.



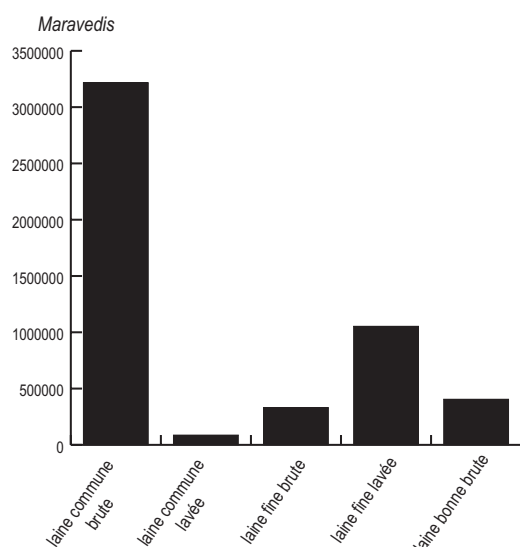


Figure 4. Valeur des exportations de laine par Carthagène de janvier à septembre 1502

Génois et Florentins venaient aussi chercher à Murcie des produits alimentaires : fruits, raisins secs, figues, amandes, huile, fèves et miel, de la cire ; des cuirs de bœuf dont Benvenuto Micchi nous dit « qu'ils venaient de l'extérieur »<sup>67</sup>, et aussi, tout à fait exceptionnellement, quelques balles de draps qu'à ma connaissance, ils ne redistribuaient sur aucun marché européen<sup>68</sup>. Sous les Rois catholiques — le premier témoignage documentaire date de 1497 — étaient exportées par Mazarrón à Majorque des céréales dont on ne sait si elles provenaient du pays murcien, de Castille ou d'ailleurs<sup>69</sup>.

Mais la région, à la différence de celle de Séville, ne semble pas offrir à l'exportation des produits en quantités suffisantes. Ainsi en 1376, les Génois ne trouvèrent pas suffisamment de fret de retour et ramenèrent à Gênes 300 livres en monnaies, soit 8,8 % de la valeur des marchandises. En 1449, Juan Doporto ne put fournir à son associé à Gênes que 106 sacs de laine valant 1285 florins d'Aragon alors qu'il lui devait 3000 florins de marchandises<sup>70</sup>.

Comme dans bien d'autres pays occidentaux, les Italiens, pour leur part, débarquaient à Carthagène, des épices<sup>71</sup> et des produits fabriqués de très haut luxe, essentiellement des draps de différentes qualités, dimensions, couleurs, valeurs et provenances, des bijoux et des vêtements. La consommation de ces biens restait forte parmi les classes aisées qui se distinguaient par leur

magnificence malgré les ordonnances somptuaires prises par les autorités royales et municipales pour tenter de la restreindre et ainsi de diminuer le déficit de la balance commerciale<sup>72</sup>. Une bonne partie, parfois la quasi totalité, de ces produits manufacturés de luxe était réexportée dans l'intérieur des pays de la couronne de Castille. Les cargaisons des navires italiens contenaient aussi du papier de Pise que la municipalité achetait pour ses besoins propres, parfois quelques charges de fer, de cuivre et d'argent, très exceptionnellement des marchandises de Berbérie, mais surtout de l'alun et des produits tinctoriaux en quantités croissantes au fur et à mesure des progrès de la draperie murcienne, de sorte qu'il me paraît exagéré de qualifier ce commerce de « para-colonial » comme certains n'hésitent pas à le faire<sup>73</sup>. Parmi ces colorants, nous trouvons l'orseille, différentes variétés de garance, du tartre et de l'indigo, le colorant en bleu, de meilleure qualité et pouvoir de teinture, mais le plus cher. Après 1313, ce dernier n'apparaît plus dans la documentation, remplacé par le pastel importé en quantités de plus en plus importantes car, à Murcie comme ailleurs en Europe occidentale au XIV<sup>e</sup> siècle, le bleu triomphe dans l'industrie drapière et, à côté du bleu, la mode des tissus est à l'obscur : violet, vert foncé et même noires dont le pastel se trouve à la base des teintures<sup>74</sup>. Déjà, en 1376, près de 25 % des importations génoises étaient constituées de pastel. Cette proportion augmenta considérablement à partir de 1390, date à laquelle les Génois obtinrent le monopole de la fourniture de colorants qu'ils conservèrent pendant près de trois quarts de siècle, sauf durant de très courtes périodes. Le pastel acquit une telle prépondérance qu'on le distinguait des autres « tintas »<sup>75</sup> ; Il constituait parfois la seule cargaison des nefs de la république de Gênes, comme celle d'un dénommé Pinella à quai à Carthagène en 1407<sup>76</sup>. Les Génois l'apportaient de Lombardie, la plus grande région productrice dans laquelle sa culture s'étendait sur plus de 1500 km<sup>2</sup><sup>77</sup>. A partir des années 1460-1470, la perte du monopole et l'implantation des marchands de Burgos imposèrent le pastel de la région toulousaine<sup>78</sup>. En 1502, 42,8 % du pastel importé était redistribué en Castille.

L'aire commerciale de Carthagène apparaît fort étroite puisqu'en dehors de la zone de cabotage qui s'étendait de Séville à Valence d'Orihuela, elle n'entretenait à l'étranger de relations directes régulières qu'avec les cités portuaires d'Italie du Nord<sup>79</sup>. Elle n'avait aucun contact avec le Portugal et



l'Angleterre<sup>80</sup>. Ses marchands ne fréquentaient que très exceptionnellement la Berbérie et les seuls Murciens à sillonner le canal de Sardaigne, celui de Sicile et la Manche méditerranéenne, furent les pirates Guillermo Larío et Martin Ponts, au début du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>81</sup>. Les opérations de l'homme d'affaires castillan installé un temps à Murcie, Pedro de Monsalve, se situaient toutes en Méditerranée occidentale et à Venise. Ce sont les navires basques et non murciens qui commerçaient avec Marseille<sup>82</sup>. Des pays flamands, Murcie recevait toutefois des draps de luxe, dont les sources ne nous font connaître que l'origine qui varie au cours de la période. Comme les draps anglais qui apparaissent, exceptionnellement, à partir de la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle, ils transitaient par plusieurs chemins à la fois : par la Castille, grosse consommatrice de ces draps de luxe, par la Catalogne, par Majorque et par Gênes qui prit certainement un rôle prépondérant au XV<sup>e</sup> dans la redistribution de ces denrées, comme d'ailleurs en Sicile.

## Conclusion

Il faut attendre la fin du XV<sup>e</sup> siècle, pour voir la côte murcienne s'animer vraiment, les ports qui la bordaient connaître un véritable essor et le royaume de Murcie être intégré aux circuits du grand commerce européen. Parmi eux Carthagène, après avoir végété durant près de deux siècles, s'imposa incontestablement comme le plus important de toute la côte sud du royaume de Castille, le seul dont l'aire commerciale dépassait le cadre régional et dont le trafic ne se limitait pas à contribuer au ravitaillement d'un centre urbain voisin, une étape obligée sur la route maritime qui unissait l'Europe du Nord à la Méditerranée. Les autres ports andalous — toujours à l'exception de Séville — exportaient des produits agricoles et redistribuaient des produits importés dans une aire régionale, ils entretenaient des relations commerciales principalement avec le Maghreb où ils vendaient des textiles de qualité moyenne<sup>83</sup>.

1. Sur cette frontière, voir en dernier lieu l'analyse très minutieuse de M<sup>a</sup> MARTINEZ MARTINEZ, « La frontera mediterránea de Castilla : núcleos y actividades en el litoral murciano », *Murgetana*, 108, 2003, p. 43-65.

2. Pour un survol de l'évolution historique de la région, voir F. CHACÓN JIMÉNEZ (dir.), *Historia de la región Murciana*, Murcie, 1981-1983 et l'article superficiel de F. VEAS ARTESEROS, « El sureste en la Edad Media », *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 16, 2002, p. 19-46.

3. Les siècles médiévaux sont la période la plus obscure de l'histoire de Carthagène et ils n'occupent que quelques pages dans les travaux sur la ville, J. MAS GARCÍA (dir.), *Historia de Cartagena*, Murcia, 1986, 8 volumes sur les 10 prévus; C. TORNEL COBACHO (Coord.) *Manual de Historia de Cartagena*, Murcie, 1996; A. GRANDAL et Ma. Del Carmen ZAMORA, *Cartagena*, Bilbao, 1999; A.L. MOLINA MOLINA, « Aproximación a la historia de Cartagena y su comarca » dans A. MORALES GIL (dir.), *Cultura, paisajes y sociedades en el eje de desarrollo territorial del bajo Segura y Campo de Cartagena*, Murcie, 2003, p.87-112.

4. Pour situer la zone côtière littorale murcienne dans celles du sharq al-Andalus, voir les deux articles de P. GUICHARD, « Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au X<sup>e</sup> siècle » dans *Occident et Orient au X<sup>e</sup> siècle. Actes du IX<sup>e</sup> congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public* (Dijon, 1978), Paris, 1979, p. 187-207 ainsi que « Les zones littorales de la région orientale d'al-Andalus aux VIII<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles » dans *Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge : défense, peuplement, mise en valeur, Castrum*, 7, Rome-Madrid, 2001, p.273-290.

5. E. MOLINA LOPEZ, « La cora de Tudmir según al-'Udri (s.XI). Descripción del sureste peninsular », *Cuadernos de Historia del Islam*, 4, Grenade, 1972; E. MOLINA LOPEZ, « Aproximación al estudio de la Cartagena islámica » *Historia de Cartagena*, V, Murcie, 1986; J. GARCIA ANTON, « La región de Murcia en los tiempos del Islam » dans F. CHACÓN JIMÉNEZ (dir.), *Historia de la región Murciana*, Murcie, vol.3; C. TORRES FONTES SUAREZ, *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*, Murcie, 1996, vol.1.

6. A.L. MOLINA MOLINA, « Dimensión turística de la historia de la ciudad : el ejemplo de Murcia », *discurso inaugural del curso académico 2004-2005*, Real Academia Alfonso X el Sabio, p.13.

7. AL-IDRISÎ, *Los caminos de al-Andalus en el siglo XIII*, éd et étude J. Abid Mizal, CSIC, Madrid, 1989.

8. Charte d'Alphonse X, 10 mai 1257. *CODOM* III, Murcie, 1973.

9. J. TORRES FONTES, *La reconquista de Murcia en 1266 por Jaime I de Aragon*, Murcie, 1967.

10. Charte d'Alphonse X, 2 mai 1271, *CODOM* III; J. TORRES FONTES, « Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII » dans *XI Congreso di Storia della Corona d'Aragona*, Palerme, 1984, p. 347-366.

11. Chartes d'Alphonse X, 1<sup>er</sup> mai 1271 et 1<sup>er</sup> mai 1278. *CODOM* III. Tous les privilèges accordés à Alicante ont été publiés par J. TORRES FONTES dans ce volume et analysés par V. MARTINEZ MORELLA, « Privilegios y franquizas de Alfonso X el Sabio a Alicante ».

12. J. TORRES FONTES, « El concejo de Cartagena en el siglo XIII », dans *CODOM* IV, Murcie, 1977, p. XXIX-XXXIV.

13. J. TORRES FONTES, « La orden de Santa María de España », *Anuario de Estudios Medievales*, 11, 1981, p. 795-821.

14. dans une charte de Ferdinand IV, 12 mars 1305, *CODOM* V, Murcie, 1980.

15. Les opinions des historiens divergent à ce sujet. J. TORRES FONTES, « Alicante y su puerto en la época de Alfonso X el Sabio y Jaime I », *Revista del Instituto de Estudios Alicantinos*, 19, 1976, p.11-23, en se fondant sur les privilèges accordés à la ville par Alphonse X, n'hésite pas à écrire qu'Alicante connaît sur le plan commercial une « splendeur extraordinaire ». A mon sens, ces documents législatifs traduisent davantage la volonté de développer le port et de diversifier son activité que la réalité du trafic dont seuls des comptes pourraient permettre de déterminer le volume des transactions. V. MARTINEZ MORELIA, « El puerto de Alicante en la Edad Media », dans *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragon*, Madrid, 1959, p. 403-410 dans son article très succinct, est beaucoup plus circonspect en écrivant qu'Alicante « ne connut pas de grand développement commercial ». J. HINOJOSA MONTALVO, *Artesanía y comercio en tierras alicantinas durante el siglo XIII*, Alicante, 1985, p. 143-168 montre en tout cas que la région a connu un développement commercial certain mais bref, conclusion à laquelle arrive aussi Ma de los Llanos MARTINEZ CARRILLO, « Alicante durante el reinado de Alfonso X el Sabio », *Miscelánea Medieval Murciana (MMM)*, vol XIII, 1986, p.63-79.

16. J. HINOJOSA MONTALVO, « El puerto de Alicante durante la baja Edad Media », *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 4-5, p. 155-157.

17. J. M. DEL ESTAL, *Conquista y anexión de las tierras de Alicante, Elche, Orihuela y Guardamar al reino de Valencia por Jaime II de Aragón (1296-1308)*, Alicante, 1982.

18. Charte de Ferdinand IV, 12 mars 1305. *CODOM* V. La moneta forera est une capitation levée par la monarchie qui s'élevait à huit maravédís par feu disposant d'un capital au moins égal à soixante maravédís.

19. L'échec d'Aigues-Mortes, fondée par Louis IX sur la côte languedocienne, nous le rappelle alors que Bruges, dont le chenal s'ensaisait tout autant, connut un développement spectaculaire jusqu'à la fin du Moyen Âge. Pour une analyse précise de l'échec d'Aigues-Mortes, voir Cl. CARRERE, « Marseille, Aigues-Mortes, Barcelone et la compétition en Méditerranée Occidentale au XIII<sup>e</sup> siècle », *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980, p. 161-172; pour Bruges, J. VAN

HOUTTE, *Bruges : Essai d'histoire urbaine*, Bruxelles, 1967.

20. Archivo Municipal Murcia, Actas Capitulares, Libro de Ordenaciones (AMMACLO), 14 mars 1427 et 29 juin 1428.

21. AMMACLO. 12 mars 1427, le *Concejo* envoie des gens vérifier que le travail a été bien fait.

22. J. GARCIA ANTON, *Estudios históricos sobre Águilas y su entorno*, Murcie, 1992.

23. Cité par M<sup>a</sup> MARTINEZ MARTINEZ, « La frontera mediterránea de Castilla ... », p. 47.

24. A.L. MOLINA MOLINA, « Proyección mediterránea del reino de Murcia en la edad media », *MMM*, XVII, 1992, p. 61-75. M<sup>a</sup> de Llanos MARTINEZ CARRILLO, « El reino de Murcia en el sistema económico mediterráneo de la Baja Edad media », *AEM*, 24, 1994, p. 247-257.

25. J. TORRES FONTES, « Murcia en el siglo XIV », *Anuario de Estudios Medievales (AEM)*, 7, 1970-1971 p. 261.

26. E. MITRE, « Cortes y política económica de la Corona de Castilla bajo Enrique III » dans S. DE MOXÓ (éd.), *Estudios sobre la sociedad hispánica en la Edad Media, Cuadernos de Historia. Anexos de Hispania*, 6, 1975, p. 391-415.

27. E. BENITO RUANO, « Avisos y negocios del mercader Pero de Monsalve », *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 169, 1972, p. 139-170.

28. M<sup>a</sup> de los Llanos MARTINEZ CARRILLO, *Población y término de Cartagena en la Baja Edad Media*, Cartagena, 1986.

29. J. TORRES FONTES, « La pesca en el litoral murciano durante la edad media », *Nuestra Historia*, Carthagène, 1987, p. 113-127 ; D. MENJOT, *Murcie castellane. Une ville au temps de la frontière*, Madrid, Casa de Velázquez, 2003, p. 858-859 ; M<sup>a</sup> MARTINEZ MARTINEZ, « La frontera mediterránea de Castilla ... p. 52-54.

30. M<sup>a</sup> de los Llanos MARTINEZ CARRILLO « rescate de cautivos, comercio de esclaves (Murcia siglos XIV y XV) » *Estudios de Historia de España*, II, Buenos-Aires, 1989, p.35-64.

31. Carthagène et Alicante étaient les centres du plus important secteur de piraterie méditerranéenne, celui de Valence entre Almería et les îles baléares, les deux autres étant le secteur de Vélez-Málaga et les environs de Gibraltar, C. TORRES DELGADO, « La costa de Al-Andalus », *V Centenario de la incorporación de Salobreña a la corona castellana (1489-1989)*, Salobreña, 1990, p.90.

32. Selon C. TORRES DELGADO, « La costa de al-Andalus », *V Centenario de la incorporación de Salobreña a la Corona castellana (1489-1999)*, Salobreña, 1990.

33. Ainsi, par exemple, en 1328, deux Murciens s'emparèrent d'une barque majorquine qui transportait de la cire et deux sacs de noix de galle de Ténès à Majorque, Archivo Histórico Mallorca, *Reales Cédulas*, VII, f.168.

34. cité par J. GUIRAL, *Valence, port méditerranéen au X<sup>e</sup> siècle (1410-1525)*, Paris, 1986.

35. En 1440, Fernando de San Juan, sujet du roi de Castille, l'accusa de lui avoir pris sa nef à l'ancre à Modon en Grèce et de l'avoir pillée. Comme il le croyait Génois, il porta plainte auprès des autorités de Gênes qui déclarèrent qu'il n'était pas de la ville, mais de Murcie où il était né et par conséquent ressortissant Castillan, qu'il était entré dans le port de Gênes sur un navire battant pavillon du roi de Castille, mais avec des marins génois à son bord et que lors de la prise du bâtiment de San Juan en Grèce, il naviguait sur une nef d'Ancône, *Archivio di Stato di Genova (ASG), Diversorum*, f.9, 9 septembre 1440.

36. M. FONTENAY, « Les phénomènes corsaires dans la périphérisation de la Méditerranée au XVII<sup>e</sup> siècle » dans M<sup>a</sup> T. PÉREZ PICAZO, G. LEMEUNIER et P. SEGURA (éd.), *Desigualdad y dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental (ss. XII-XIX)*, Murcie, 1986, p. 116-120 ; J. HINOJOSA MONTALVO, « Piratas y corsarios en Valencia a principios del siglo XV (1400-1409) », *Cuadernos de Historia, Anexos de Hispania*, 5, 1975 ; M<sup>a</sup> T. FERRER MALLOL, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelone, 2000. J. HEERS, *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 2001.

37. En 1426, le Génois, Pierre Doria captura un navire catalan et se le fit reprendre par des gens des Baléares A.S.G. *Diversorum* f.19, 13 avril 1451.

38. Ch.E. DUFOURCQ, *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Âge (Provence-Languedoc-Catalogne)*, Paris, 1975, p.96.

39. J. TORRES FONTES, « Relaciones comerciales entre los reinos de Mallorca y Murcia en el siglo XIV », *Murgetana*, 36, 1971, p. 5-20.

40. J. TORRES FONTES, « Genoveses en Murcia (siglo XV) », *MMM*, 2, 1976, p. 69-168.

41. F. MELIS, *Aspetti della vita economica medioevale. Studi nell'archivio Datini di Prato*, Sienne, 1962.

42. Gironimo Lasedelo, Benvenuto Micchi, Lionardo Arrighi ; Dato di Manetto Dati s'ajouta à eux en 1407. Toutefois, statistiquement, d'après le fichier du fonds Datini établi par F. Melis, Murcie, avec huit lettres expédiées aux filiales de la Compagnie, arrive en seconde position des villes ibériques — Catalogne, Valence et Baléares exclus — derrière Séville d'où vingt-six lettres furent envoyées, mais devant Malaga (3 lettres), Cadix (2 lettres). D. MENJOT, E. CECCHI, « Murcie dans le grand commerce international à l'orée du XV<sup>e</sup> siècle d'après les archives Datini » *MMM*, XV, 1989, p. 121-137.

43. Charte de confirmation d'Alphonse XI, 24 juin 1347. *AMM. Armario I, Libro 47*, f. 60 v.

44. M<sup>a</sup> de los llanos MARTINEZ CARRILLO, « El reino de Murcia en el sistema económico mediterráneo de la baja Edad Media », *AEM*, 24, 1994, p. 247-273.

45. Le 28 février 1444, le doge de Gênes enjoint à Etienne Doria, patron d'une nef, de se rendre à Carthagène et non ailleurs pour y rejoindre la flotte et avec elle gagner Séville. A.S.G. *Diversorum* f.15. Pedro de Monsalve, au début du XV<sup>e</sup> siècle signale dans les lettres qu'il adresse au roi en 1406 que des naves génoises sont passées sans faire relâche contrairement à ce qu'on espérait et que des navires vénitiens ont pris juste le temps d'y faire de l'eau. E. BENITO RUANO, « Avisos y negocios del mercader Pero de Monsalve ».

46. Benvenuto Micchi, de Murcie au représentant de la compagnie Datini à Valence, lettre du 17 juillet 1406, ADP n° 999. Autres lettres du 8 mai 1406. *ibid.*, 24 septembre 1406, *ibid.*, 9 janvier 1407. ADP n° 904.

47. Registre publié par J. DAY, *Les douanes de Gênes (1376-1377)*, t.I. Paris, 1963, p.227, 229, 2479 261, 304, 331, 366, 374, 388, 389, 431, 469.

48. AMMACLO. 26 décembre 1422.

49. *Ibid.*, 3 décembre 1407.

50. M. RODRIGUEZ LLOPIS, « La integración del reino de Murcia en el comercio europeo al fin de la Edad media », dans H. CASADO ALONSO (éd.), *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995 p. 81-114.

51. A.L. MOLINA MOLINA, « Mercaderes genoveses en Murcia durante la época de los Reyes Católicos (1475-1516) », *MMM*, t.2, Murcie, 1976, p. 277-312.

52. V. MONTOJO MONTOJO, « Cartagena en la transición de la Edad Media a la moderna (1474-1516) » dans *Historia de Cartagena*, t.6, Murcia, 1986, p. 187-286 ; V. MONTOJO MONTOJO, *El siglo de oro en Cartagena (1480-1640). Evolución económica y social de una ciudad portuaria del sureste español y su comarca*, Murcie, 1993. H. CASADO AONSO, « El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI », *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, vol I p., 175-248.

53. J.E. LOPEZ DE COCA, « El comercio exterior del reino de Granada », *Actas del II Congreso de Historia medieval Andaluza*, 1982, p. 357-377.

54. Sur les activités des Génois en Espagne voir, G. AIRALDI, *Genova e Spagna nel secolo XV (1452)*, Gênes, 1966 ; G. JEHEL, *Les Génois en Méditerranée occidentale, fin XI<sup>e</sup> siècle-début XIV<sup>e</sup> siècle*, thèse, Paris, 1987.

55. Pour une analyse détaillée du grand commerce murcien jusqu'au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, je me permets de renvoyer à mon ouvrage, *Murcie castillane...* p. 611-622 et à M<sup>a</sup>. De los Llanos MARTINEZ CARRILLO, « El reino de Murcia en el sistema económico mediterráneo... »

56. A. FRANCO SILVA, *El alumbre del reino de Murcia*, Murcie, 1992, n'a pas trouvé avant cette date de mention d'un dans les nombreux documents privés qui ont trait à ce produit et qu'il a pu consulter dans les archives privées des Fajardo, pas plus que je n'ai trouvé d'un dans les cargaisons des navires génois ou les envois des correspondants de Datini.

57. J. TORRES FONTES, « Las salinas de San pedro del Pinatar », *Murgetana*, 16, 1961, p.59-66.

58. J.Cl. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, Lille, 1978.

59. Cité par J. HEERS, *Gênes au XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1971.

60. F. MELIS, « La lana della Spagna mediteranea e della Berberia occidentali nei secoli XIV-XV », dans *Mercaderes italianos en España*, p.141-156 a bien montré le développement du commerce de la laine ibérique en Méditerranée ; il indique que par Carthagène était aussi exporté conjonctuellement des laines du royaume d'Aragon.

61. AMMACLO. 13 mai 1382, *Caja* 19, n°8, micer Zorzo de Mar et Polo Usodemar se firent remettre 1000 arrobes en remboursement d'une partie d'un emprunt qu'ils avaient consenti.

62. E. BENITO RUANO, « Avisos y negocios del mercader Pero de Monsalve ».

63. M. de los llanos MARTINEZ

CARRILLO, « La ganadería lanar y las ordenanzas de ganaderos murcianos en 1383 », *MMM*, 9, 1982, p. 119-152.

64. Charte du 23 août 1339, *CODOM*, VI, Murcie, 1997, doc. CCCLXXVIII.

65. Les raisons du choix de l'exportation de laine écriue ou lavée sont exposées par D. CARDON, *La draperie au Moyen Âge. Essor d'une grande industrie européenne*, Paris, 1999, p. 80-95.

66. M. RODRIGUEZ LLOPIS, « La integración del reino de Murcia en el comercio europeo... » p. 99-102.

67. Lettre du 9 janvier 1407, A.D.P. n° 904. Il précise aussi que l'on fait peu de peausserie. Un document du 9 février 1348 fait état de l'importation à Gênes de « figues noires de Murcie ». ASG. notaire n° 228, f.181r.

68. R. DELORT, « Note sur les achats de draps et d'étoffes effectués par la chambre apostolique des Papes d'Avignon (1316-1417) », *Mélanges Ecole Française de Rome*, 74, 1962, p. 215-288., n'a trouvé aucun produit textile en provenance de Murcie, mais la péninsule ibérique était très peu et très mal représentée dans ces achats.

69. A.SANTAMARIA, « El mercado triguero en Mallorca en la época de Fernando el Católico », *Actas del IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Cagliari, 1957, p.390 ; M<sup>a</sup> BARCELÓ CRESPI, « Cargamentos de trigo para Mallorca a través del puerto de Mazarrón (1497-1517) », *MMM*, vol, XVII, 1992, p.47.

70. ASG. Notaire Foglietta Oberto junior, filza 2, 1 janvier 1449.

71. Dès la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, sont cités : le poivre, la cannelle, le gingembre, le cumin, les clous de girofle, la noix de muscade, la noix de galle, la réglisse, le sésame, le coriandre, le henné, l'encens, le xenus, l'anis, le sucre de canne, le savon dur, AMM Livre 32 et ACCM. 1439-1440, *Caja* 31, n°2.

72. Voir J. TORRES FONTES, « Ordenanza suntuaria murciana en el reinado de Alfonso XI », *MMM*, 6, 1980, p. 99-131.

73. P. IRADIEL MURUGARREN, « Estructuras agrarias y modelos de organización industrial precapitalista en Castilla, Studia Historica ». *Historia Medieval*, Salamanque, 1983, p. 99-104.

74. La promotion du bleu a commencé dès le XIII<sup>e</sup> siècle, M. PASTOUREAU, « La promotion de la couleur bleue au XIII<sup>e</sup> siècle : le témoignage de l'héraldique et de l'emblématique », dans *Il colore nel medioevo. Arte, simbolo, tecnica*, Lucques, 1996, p. 7-16. Sur le pastel, voir D. CARDON, *Le monde des teintures*

*naturelles*, Paris, 2003, p. 283-289 ; J.M. GUAL CAMARENA, « El pastel en la España medieval : datos de producción, comercio y consumo de este colorante textil », *MMM*, vol X, 1983, p. 133-165.

75. On ne parle plus guère comme AMMACLO. 26 septembre 1431 que de « *pasteles e tintas* ».

76. Lettre de Benvenuto Micchi, 9 janvier 1407, ADP n° 904.

77. F. BORLANDI, « Note per la storia della produzione e del comercio di una materia prima : il guado nel Medio Evo », dans *Studi in onore di Gino Luzzato*, Milan, 1949, t.1, p. 297-324..

78. H. CASADO ALONSO, « El comercio del pastel. Datos para una geografía de la industria pañera española en al siglo XVI », *Revista de Historia Económica*, 3, 1990, p. 523-548.

79. Il n'y avait pas de marchand murcien à Florence, B. DINI,

« Mercaderes españoles en Florenca (1480-1530) », *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, vol I, p. 321-347.

80. Basques et Portugais n'apparaissent que dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle. J. HEERS, « Le commerce des Basques en Méditerranée au XV<sup>e</sup> siècle », *Bulletin Hispanique*, LVII, 1955, p. 292-324. Du même auteur, « L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Âge en Méditerranée », *Revista da Faculdade de Letras*. Lisboa XXIII, 1956, p. 84-112.

81. Février et mars 1328. AHM., *Reales Cédulas*, vol. VII, f. 168, 174v et 175. Le 30 novembre 1328, ils croisent dans les eaux d'Alger. ACA CR. Alfonso III, *caja* 4, n° 631, cité par CH. E. DUFOURCQ, *L'Espagne Catalane...* p.574.

82. M. del CARMEN CARLE, « Mercaderes en Castilla 1252-1512 », *Cuadernos de Historia de España*, 1954,

p. 271. Murcie n'avait pas de relations directes avec Marseille, mais des marchandises pourraient bien transiter par les Baléares avec lesquelles les Marseillais entretenaient des relations étroites au moins entre 1262 et 1340. Ils y vendaient notamment des toiles de Champagne et des étoffes de coton et achetaient des cuirs, de la cire, de l'alfa, du riz. E. BARATIER, F. REYNAUD, *Histoire du commerce de Marseille*, 1951. L'alfa que Marseille importait d'Alicante en grandes quantités à partir des années 1425 ne venait-il pas en partie de Murcie ?

83. M. RODRIGUEZ LLOPIS, « At the limits of Europe. Trade and taxation in the southern ports of Castile at the beginning of the XVth century » dans *Les villes-frontière*, D. MENJOT (dir.), Paris, L'Harmattan, 1996, p. 91-111.